
*El desarrollo sustentable: equilibrio necesario entre economía y espacio en América Latina y en la ciudad de México**

PRESENTACIÓN

El propósito del trabajo es mostrar la estrecha relación que guardan el desarrollo económico, la estructura espacial y la sustentabilidad de las economías de América Latina, se considera para ello la indivisibilidad que existe entre el cambio estructural de las economías latinoamericanas hacia la industria y los servicios, el uso de recursos, la urbanización y los problemas de sustentabilidad.

El enfoque que presentamos considera la necesidad de incorporar al análisis económico la dimensión espacial de la economía, y el estrecho equilibrio que debe guardarse, en la política económica, entre los programas de crecimiento económico, desarrollo urbano-regional y conservación del medio ambiente.

En primer lugar, se muestra la relación que existe entre el crecimiento de las economías latinoamericanas y el de su concentración económica y poblacional en los principales centros urbanos, se reflexiona sobre los problemas que propician el deterioro del medio ambiente. En la segunda parte, se destacan los cambios más relevantes de la estructura económica de la ciudad de México, así como su impacto en el desarrollo urbano, en la generación de desequilibrios de la infraestructura de la ciudad y en los problemas de sustentabilidad que se derivan. En la tercera parte, se comentan las omisiones de análisis económico y regional observadas en el Programa de Desarrollo Urbano de la ciudad de México, 1996-2020, que ponen en duda su viabilidad.

El caso de la ciudad de México se presenta como ilustración del proceso de concentración económica, y como representativo de la situación actual de las metrópolis latinoamericanas así como del futuro de muchas ciudades de la región.

MARCO DE REFERENCIA

La evidencia empírica para América Latina, muestra una asociación entre el crecimen-

to económico y su concentración en las grandes ciudades y el impacto y deterioro que generan en el medio ambiente y, por lo tanto, en su sustentabilidad, por lo que cabría preguntarse:

¿En qué medida se dan estos procesos de concentración espacial en las economías latinoamericanas y qué efectos tienen sobre la sustentabilidad de sus principales ciudades?

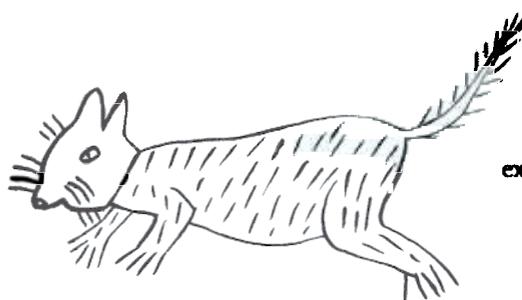
En nuestra exposición asumimos como hipótesis de trabajo, la siguiente proposición:

Existe una estrecha relación y correspondencia entre el crecimiento económico, el de los grandes centros urbanos y el deterioro de su sustentabilidad, lo cual es fundamental para el comportamiento de las economías latinoamericanas, ya que, precisamente, esos centros concentran la mayor parte de la actividad económica y funcionan como los principales mercados, centros industriales y de servicios. De tal forma que de afectarse o verse limitada su expansión, se afectará y restringirá el crecimiento económico de la región y su sustentabilidad.

Se consideran como grandes centros urbanos los que forman ciudades millonarias o megaciudades, definidas como las localidades urbanas que alcanzan los 10 millones de habitantes y caracterizadas por la extraordinaria expansión de su área física.

Generalmente, esta expansión se lleva a cabo por el efecto combinado de la contigüidad de áreas urbanizadas y por el proceso de conurbación facilitados por los corredores y vías de transporte. La conurbación es el proceso de crecimiento físico y poblacional de una ciudad mediante la incorporación o integración de áreas circundantes, que antes estaban limitadas por usos del suelo no urbanos y que debido a los corredores de transporte, propician el uso urbanizado de esas áreas, provocando la contigüidad física de la mancha urbana, y su posterior conexión con las áreas urbanas más distantes.¹

El crecimiento poblacional y la expansión física de la ciudad, cuando





ocurre como consecuencia de la descentralización de la población hacia su periferia, es lo que se conoce como metropolización de los centros urbanos, o la formación de zonas metropolitanas que se distinguen por extensas manchas urbanas y poblacionales. Estas zonas son de gran importancia por contener poblaciones millonarias que concentran generalmente la mayor parte de la actividad económica y funcionan como los principales mercados de la economía de un país.

El impacto de las megaciudades es determinante en el desarrollo económico, ya que orienta el comportamiento económico de megaregiones, territorios que concentran varias megaciudades, las cuales pueden formar un sistema espacial que da lugar a la forma y estructura territorial de la organización de la producción, consumo e inversión de las economías, determinando el uso de los recursos naturales y las condiciones de sustentabilidad de las mismas. De acuerdo con las Naciones Unidas,² por desarrollo sustentable se entiende la administración de los recursos que permite cubrir las necesidades de la generación actual sin disminuir la disponibilidad para las generaciones futuras, por lo que se asume que la excesiva concentración de la actividad económica y de la población en unos cuantos centros urbanos propicia una sobreexplotación de los recursos disponibles, que sobrepasa los umbrales naturales y económicos, y genera desequilibrios que atentan contra su sustentabilidad y, por lo tanto, su viabilidad futura.

Con base en lo anterior, se considera condición necesaria para el desarrollo sustentable la armonización del desarrollo económico con su estructura espacial, particularmente la que conforman las megaciudades y los principales centros urbanos. Este problema es particularmente importante en los países latinoamericanos en los que sólo algunas ciudades de gran tamaño concentran y albergan a la mayor parte de la actividad económica y de la población. La necesidad del equilibrio entre el crecimiento económico y el de su estructura espacial es el aspecto determinante para alcanzar el desarrollo sustentable.

CRECIMIENTO ECONÓMICO Y CONCENTRACIÓN URBANA EN AMÉRICA LATINA³

La concentración de la población en los centros urbanos es una tendencia mundial, como lo señala el Informe Mundial sobre los Asentamientos Humanos de Naciones Unidas, *Hábitat II*, celebrado en Estambul, Turquía, en junio de 1996. De acuerdo con dicho informe, en 1995 45% de la población mundial vivía en una zona urbana, y para el año 2000 se estima que uno de cada dos seres humanos vivirá en áreas urbanas. Este comportamiento se debe al acelerado crecimiento de la población urbana la cual aumenta 2.5 veces más rápidamente que la población rural. Estimaciones del crecimiento poblacional



mundial establecen que para el año 2025, la población urbana representará 61% del total y 48% corresponderá a países en desarrollo.

En el próximo siglo, las ciudades seguirán siendo el motor del desarrollo económico-social y proporcionarán las principales oportunidades de empleo y elevación del nivel de vida de la población urbana. No obstante, esta expansión de la población urbana amenaza la sustentabilidad de las economías nacionales y en particular, de los llamados países en vías de desarrollo y de los más pobres de Asia, África y América Latina, sobre todo si se consideran los reducidos ingresos per cápita de su población, lo que significa la carencia de recursos para financiar los servicios e infraestructura que requiere su crecimiento.

De acuerdo con el informe de *Hábitat II*, 600 millones de personas en el mundo, la mayor parte en Asia, África y América Latina viven en hogares que son amenaza para la vida y la salud de sus habitantes.

Como se muestra en el cuadro siguiente, en el año 2015, 195 millones de la población urbana mundial vivirá en países en desarrollo y 9 de las 10 ciudades más grandes del mundo estarán en esos países, destaca Latinoamérica por contener dos de estas ciudades: São Paulo, con 20.8 millones, y la ciudad de México, con 18.8 millones de habitantes.

No obstante esta situación de alerta, el crecimiento de la economía de los países latinoamericanos se sigue caracterizando por una creciente y acelerada urbanización concentrada en las grandes ciudades, las



cuales presentan problemas muy fuertes de sustentabilidad, que tienden a agravarse en el futuro inmediato.

Situación económica y urbana de la región

Los países latinoamericanos se caracterizan por tener ingresos por habitante muy reducidos ya que casi 80% (15 países de 19) cuentan con ingresos menores a los 2 000 dólares. El ingreso per cápita promedio en 1990, alcanzó los 1 913 dólares, (Cf. cuadro 1). Sólo Venezuela, Argentina y Trinidad y Tobago alcanzaron más de 3 000 dólares, casi 10 veces menos que el de los países desarrollados; y con alrededor de 2 000 dólares anuales les siguieron Chile, México, Cuba y Uruguay.

Esto se debió al lento crecimiento de las economías latinoamericanas que durante el periodo de 1980 a 1990 aumentó en promedio 1.27 % (Cf. cuadro 2); mientras la población de la región creció a tasas superiores. El crecimiento promedio de la población del área fue del 2.03%, con rangos que variaron entre 3% y 0.3% (Cf. cuadro 3). Adicionalmente, el crecimiento poblacional se concentró en las zonas urbanas: en 1970 la población urbana representó 48.37% del total, y en 1990 ascendió a 60.76% (Cf. cuadro 7).

Por otra parte, el crecimiento urbano también se

concentró en unas cuantas ciudades ya que los 2 principales centros urbanos de cada país aumentaron en términos generales, su participación en el total de la población (Cf. cuadro 4). Destaca por su importancia el crecimiento en los países de Costa Rica, Ecuador, México, Panamá y República Dominicana.

Las mayores aglomeraciones urbanas en el nivel mundial (millones de habitantes)			
1995		2015	
Ciudad	Población	Ciudad	Población
1. Tokio	26.8	1. Tokio	28.7
2. São Paulo	16.4	2. Bombay	27.4
3. Nueva York	16.3	3. Lagos	24.4
4. Cd. de México	15.6	4. Shangai	23.4
5. Bombay	15.1	5. Yakarta	21.2
6. Shangai	15.1	6. São Paulo	20.8
7. Los Angeles	12.4	7. Karachi	20.6
8. Beijing	12.4	8. Beijing	19.4
9. Calcuta	11.7	9. Dhaka	19.0
10. Seúl	11.6	10. Cd. de México	18.8

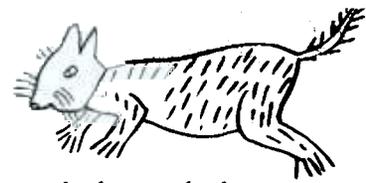
FUENTE: Naciones Unidas, *Informe mundial sobre los asentamientos humanos, 1995.*

Cuadro 1

Producto interno bruto por habitantes de la región por país, 1970-1990

País	(Dólares a precios de mercado) Base 1980 = 100				Tasa media de crecimiento %		
	1970	1980	1985	1990	1970-1980	1980-1985	1985-1990
Total	1 610.59	2 156.69	2 134.84	2 002.41	2.96	-0.20	-1.27
Argentina	3 682.80	4 128.44	3 447.95	3 255.33	1.15	-3.54	-1.14
Barbados	2 735.15	3 406.83	3 274.70	3 613.23	2.22	-0.79	1.99
Bolivia	709.09	817.93	674.49	682.29	1.44	-3.78	0.23
Brasil	1 107.26	2 007.66	1 931.24	1 935.06	6.13	-0.77	0.04
Chile	2 122.96	2 314.43	2 084.52	2 584.66	0.87	-2.07	4.39
Colombia	896.50	1 224.47	1 248.98	1 443.93	3.17	0.40	2.94
Costa Rica	1 200.81	1 552.10	1 354.62	1 461.60	2.60	-2.69	1.53
Cuba	1 893.66	1 968.18	2 679.67	2 567.75	0.39	6.37	-0.85
Ecuador	823.95	1 443.18	1 396.35	1 347.37	5.76	-0.66	-0.71
El Salvador	719.59	772.75	667.29	668.58	0.72	-2.69	0.04
Guatemala	856.25	1 127.86	924.56	923.19	2.79	-3.90	-0.03
Guyana	647.81	697.10	551.65	515.58	0.74	-4.57	-1.34
Haití	191.28	256.57	222.80	203.73	2.96	-2.78	-1.77
Honduras	561.34	704.88	642.86	647.02	2.30	-1.83	0.13
Jamaica	1 594.76	1 236.38	1 106.01	1 380.09	-2.51	-2.17	4.49
México	1 820.68	2 603.49	2 565.96	2 492.72	3.64	-0.29	-0.58
Nicaragua	985.54	741.76	666.94	303.98	-2.80	-2.10	-14.54
Panamá	1 383.40	1 788.72	1 834.75	1 546.08	2.60	0.51	-3.37
Paraguay	752.47	1 306.20	1 267.78	1 316.50	5.67	-0.60	0.76
Perú	1 065.89	1 188.01	1 041.32	845.19	1.09	-2.60	-4.09
República Dominicana	748.43	1 130.00	1 099.07	1 176.09	4.21	-0.55	1.36
Trinidad y Tobago	3 720.08	5 381.98	44 449.48	3 775.00	3.76	52.54	-38.93
Uruguay	1 760.65	2 286.00	1 931.35	2 253.98	2.65	-3.32	3.14
Venezuela	4 785.88	4 061.73	3,247.08		-1.58	-4.47	0.27

FUENTE: Elaboraciones propias con datos de los cuadros 2 y 3 y CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina, op. cit., 1994.*



Los problemas de la urbanización acelerada son consecuencia directa del deterioro de los recursos naturales y de la incapacidad para alcanzar la sustentabilidad del desarrollo. De acuerdo con el documento "Antecedentes de Población y Urbanización de Naciones Unidas",⁴ la acelerada urbanización requiere que los países en vías de desarrollo resuelvan problemas relacionados con el abastecimiento de agua, los sistemas de alcantarillado y los correspondientes a la contaminación del aire, producto de las emisiones de los vehículos, las industrias y los sistemas de calefacción que exceden la capacidad natural de dispersión de contaminantes. Particularmente problemático es el transporte y la grave congestión del tráfico, lo que requiere diseñar y establecer sistemas de transporte público eficiente y de bajo costo, que considere tanto las condiciones geográficas y tecnológicas, como las necesidades y posibilidades económicas de la población.

El problema de la oferta de tierra disponible, vivienda y servicios es otro aspecto complejo y costoso que requiere adaptaciones dinámicas y difíciles de alcanzar, ya que por lo general en zonas urbanas de crecimiento acelerado, la

construcción de la superficie urbana se duplica en alrededor de 15 años. Esto supone el ordenamiento territorial, el uso eficiente de recursos y su óptima administración tanto para apoyar la economía y el desarrollo económico, como para la adecuada organización y distribución territorial de la producción, del consumo y la inversión.

En síntesis, el acelerado crecimiento urbano es uno de los problemas más importantes que enfrentan las princi-

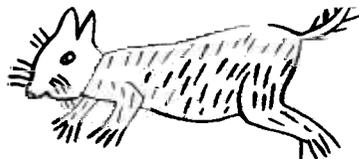
Países	Mega-ciudades*	Población (millones de habitantes)	Ingresos per cápita (miles de dólares)
Argentina	Buenos Aires y Córdoba	11 944	3 255
Brasil	São Paulo y Río de Janeiro	25 281	1 935
México	Cd. de México y Guadalajara	20 652	2 493

* Se consideran las dos principales zonas metropolitanas de estos países, con datos de 1990.

FUENTE: CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*, Santiago de Chile, 1994.

País	(Dólares a precios de mercado) Base 1980 = 100				Tasa media de crecimiento %		
	1970	1980	1985	1990	1970-1980	1980-1985	1985-1990
Total	448 522.1	762 215.9	837 621.8	864 976.2	5.45	1.90	0.64
Argentina	88 247.2	116 067.0	104 559.0	105 947.9	2.78	-2.07	0.26
Barbados	653.7	848.3	828.5	928.6	2.64	-0.47	2.31
Bolivia	2 986.7	4 380.0	3 976.1	4 484.7	3.90	-1.92	2.44
Brasil	106 127.4	243 500.5	260 798.2	287 315.6	8.66	1.38	1.96
Chile	20 159.6	25 798.9	25 112.2	33 859.1	2.50	-0.54	6.16
Colombia	19 149.2	32 479.0	36 821.2	46 639.0	5.43	2.54	4.84
Costa Rica	2 078.6	3 545.0	3 578.9	4 434.5	5.48	0.19	4.38
Cuba	16 134.0	19 111.0	27 070.0	27 213.0	1.71	7.21	0.11
Ecuador	4 919.0	11 489.0	12 705.4	13 829.4	8.85	2.03	1.71
El Salvador	2 581.9	3 496.7	3 162.3	3 457.9	3.08	-1.99	1.80
Guatemala	4 491.9	7 801.4	7 362.3	8 490.6	5.68	-1.15	2.89
Guyana	459.3	529.1	435.8	410.4	1.42	-3.81	-1.19
Haití	864.6	1 373.4	1 306.7	1 321.4	4.74	-0.99	0.22
Honduras	1 455.0	2 515.7	2 691.0	3 156.8	5.63	1.36	3.24
Jamaica	2 980.6	2 637.2	2 560.6	3 265.3	-1.22	-0.59	4.98
México	92 119.3	175 918.0	193 641.5	207 459.2	6.68	1.94	1.39
Nicaragua	2 024.3	2 069.5	2 136.2	1 084.6	0.22	0.64	-12.68
Panamá	2 083.4	3 488.0	3 975.9	3 707.5	5.29	2.65	-1.39
Paraguay	1 768.3	4 067.5	4 575.4	5 554.3	8.69	2.38	3.95
Perú	14 062.3	20 581.0	20 297.5	18 229.9	3.88	-0.28	-2.13
República Dominicana	3 310.3	6 437.6	7 007.7	8 362.0	6.88	1.71	3.60
Trinidad y Tobago	3 612.2	5 823.3	51 561.4	4 665.9	4.89	54.68	-38.15
Uruguay	4 943.9	6 661.4	5 809.5	6 973.8	3.03	-2.70	3.72
Venezuela	51 309.4	61 597.4	55 648.5	64 184.8	1.84	-2.01	2.90

NOTA: Los datos que aparecen en Cuba como PIB, originalmente se contabilizan en dicho país como el Producto Social Global. Además, las cifras que aparecen en 1970 y 1990, en realidad son las cifras de 1975 y 1989. CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina*, op. cit., 1994.



pales metrópolis latinoamericanas, especialmente las megaciudades por sus altas concentraciones de población y los reducidos ingresos per cápita, como se muestra a continuación (Cf. cuadro 5).

De acuerdo con el informe *Habitat II*,⁵ en los países considerados como de bajos ingresos la calidad y propiedad de la vivienda en sus ciudades, se caracterizan mayoritariamente por reducidos espacios, falta de servicios y hacinamiento. En estos países, cerca de 64% de las viviendas son asentamientos humanos irregulares, la superficie de vivienda por persona es en promedio de 6 metros cuadrados con 3 personas por habitación y la mitad de las viviendas carecen de agua.

La escasez de recursos y las restricciones que caracterizan a las ciudades de América Latina y el Caribe, se magnifican si se observan las diferencias con los países desarrollados del gasto que los gobiernos de la región realizan para enfrentar estos problemas. El gasto para abastecimiento de agua, saneamiento, desagüe, recolección de basura, carreteras y electricidad, asciende a 48.4 dólares por persona; esta cantidad representa una décima parte de lo que gastan los países desarrollados, como se muestra en el siguiente cuadro:

En consecuencia, es clara la evidencia empírica de la relación entre el crecimiento de las economías latinoamericanas y el de la concentración de la población, así como los problemas de sustentabilidad que enfrentan. No obstante, al referirnos a las dificultades que presentan las megaciudades latinoamericanas, como es el caso de São Paulo y la ciudad de México, los problemas y las restricciones se magnifican y nos muestran sus extremos.

Grupo Regional. Ciudades en:	Dólares EU por persona
África al Sur del Sahara	6.6
Asia Meridional	15.0
Asia Oriental	72.5
América Latina y el Caribe	48.4
Europa Oriental, Grecia, África del Norte y Oriente Medio	86.2
Europa Occidental, América del Norte y Australia	656.0

FUENTE: Naciones Unidas, *Informe mundial sobre los asentamientos humanos*, 1995. Estudio basado en 52 ciudades.

Cuadro 3

Población total de la región y por país, 1970-1990

País	(Miles de habitantes)				Tasa media de crecimiento %		
	1970	1980	1985	1990	1970-1980	1980-1985	1985-1990
Total	278 483	353 419	392 358	431 967	2.41	2.11	1.94
Argentina	23 962	28 114	30 325	32 546	1.61	1.53	1.42
Barbados	239	249	253	257	0.41	0.32	0.31
Bolivia	4 212	5 355	5 895	6 573	2.43	1.94	2.20
Brasil	95 847	121 286	135 042	148 477	2.38	2.17	1.91
Chile	9 496	11 147	12 047	13 100	1.62	1.57	1.69
Colombia	21 360	26 525	29 481	32 300	2.19	2.14	1.84
Costa Rica	1 731	2 284	2 642	3 034	2.81	2.95	2.81
Cuba	8 520	9 710	10 102	10 598	1.32	0.79	0.96
Ecuador	5 970	7 961	9 099	10 264	2.92	2.71	2.44
El Salvador	3 588	4 525	4 739	5 172	2.35	0.93	1.76
Guatemala	5 246	6 917	7 963	9 197	2.80	2.86	2.92
Guyana	709	759	790	796	0.68	0.80	0.15
Haití	4 520	5 353	5 865	6 486	1.71	1.84	2.03
Honduras	2 592	3 569	4 186	4 879	3.25	3.24	3.11
Jamaica	1 869	2 133	2 311	2 366	1.33	1.62	0.47
México	50 596	67 570	75 465	83 226	2.94	2.23	1.98
Nicaragua	2 054	2 790	3 203	3 568	3.11	2.80	2.18
Panamá	1 506	1 950	2 167	2 398	2.62	2.13	2.05
Paraguay	2 350	3 114	3 609	4 219	2.85	2.99	3.17
Perú	13 193	17 324	19 492	21 569	2.76	2.39	2.05
República Dominicana	4 423	5 697	6 376	7 110	2.56	2.28	2.20
Trinidad y Tobago	971	1 082	1 160	1 236	1.09	1.40	1.28
Uruguay	2 808	2 914	3 008	3 094	0.37	0.64	0.57
Venezuela	10 721	15 091	17 138	19 502	3.48	2.58	2.62

FUENTE: CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina, op. cit.*, 1994.

ECONOMÍA Y CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO⁶

En esta parte del trabajo se presentan las características generales de la estructura económica, poblacional y física de la ciudad de México, se muestran las principales desventajas de la infraestructura urbana y los problemas ambientales y ecológicos que se derivan. El análisis incluye el área urbana del Distrito Federal (DF), y los 28 municipios conurbados del Estado de México. Este conjunto de áreas conurbadas constituye la denominada Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

estructura económica de la ciudad de México

Desde su origen, la estructura económica de la ciudad de México destacó por sus servicios e industrias. No obstante, su desarrollo acelerado corresponde al periodo de la industrialización definido plenamente en la década de los cuarenta, concentrándose en forma importante en el DF.

En 1940, el DF ocupaba 30% de los trabajadores de la industria de transformación, 30% de la construcción,



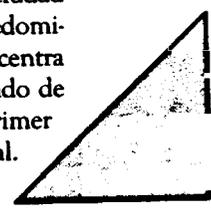
Cuadro 4
Participación de la población de las principales ciudades en el total nacional (porcentajes)

País	1970	1980	1990e
Argentina	39.1	38.2	36.7
Bolivia	18.9e	19.3	19.3
Brasil	15.4	15.7e	17.0
Chile	38.3	41.1	40.7
Colombia	21.1	21.9	21.6
Costa Rica	23.8	27.5	27.1
Cuba	24.0	23.4	22.8
Ecuador	22.1	26.2	25.5
El Salvador	16.7	16.7e	16.9
Guatemala	20.6	20.9	22.3
Haití	12.6	15.6	15.3
Honduras	10.2	16.0	15.6
Jamaica	28.3	28.1	31.2
México	21.5	23.9	22.2
Nicaragua	24.2	24.2e	24.4
Panamá	36.6	37.3	41.1
Paraguay	35.9	40.1	36.9
Perú	26.7	29.7	26.7
República Dominicana	20.6	28.2	25.3
Trinidad y Tobago	37.3	38.4	31.9
Uruguay	50.9	52.3	37.3
Venezuela	26.6	25.0	24.0

casi 100% de la industria eléctrica, 30% del comercio, 41% de los servicios y 27% del transporte en el ámbito nacional. Para 1970, la ciudad mantenía y acrecentaba su importancia en la industria de transformación y en los servicios, con la importante participación del Estado de México, el cual ocupaba el segundo lugar nacionalmente por su actividad industrial. Durante el periodo de 1960 a 1970, la ciudad aportaba ya la mitad de la producción manufacturera nacional.

Sin embargo, desde 1960 la economía de la ZMCM, presentaba un ligero predominio de los servicios con una tendencia creciente, ocupando un mayor número de trabajadores que en la industria. El empleo generado por los servicios en la ZMCM representó 52% de la población económicamente activa (PEA) en 1960. Diez años después, ascendió a 62% de la PEA.

De 1970 a 1980, el desarrollo económico de la ciudad de México se caracteriza principalmente por el predominio de los servicios, mientras que la industria se concentra en la zona conurbada con los municipios del Estado de México, de tal forma que éste llega a ocupar el primer lugar en el nivel nacional en la ocupación industrial. En este periodo se refuerzan las tendencias espa-



Nota: Elaboración propia con datos de población de las dos principales ciudades y del total nacional para cada país.
e = Datos estimados con base en las tasas de crecimiento de la población total por país

FUENTE: CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina*, op. cit., 1994.

ciales de la década pasada creciendo en forma extraordinaria los municipios conurbados. El efecto espacial inmediato es la agregación de 7 municipios más a la conurbación, totalizando 17, los cuales concentran 35% de la población de la ciudad.

La tendencia creciente a la generación de empleos en las actividades terciarias de la ciudad se acentúa de 1980 a 1988, debido principalmente a la contracción económica del mercado interno, y de acuerdo con diversas estimaciones, el empleo en la industria manufacturera decreció como parte de la PEA ocupada del 30% al 22%, mientras que el empleo en los servicios creció notablemente, principalmente en actividades tradicionales e informales.

En el sector moderno de los servicios, la región capital contribuye significativamente en el nivel nacional con 43% de los empleos en el sector financiero, 39% de la administración pública federal y 39% de los servicios profesionales; asimismo, ocupa 31% de los servicios personales y 30% de los servicios comunales.⁷

Por otra parte, el crecimiento del sector servicios se caracteriza también por el incremento de los empleos informales. Estas actividades son realizadas por trabajadores no asalariados, estimados en 1.5 millones, y que constituyen aproximadamente 26% del empleo total de la ciudad de México. En la última década, este sector de ocupación presentó un crecimiento notable ya que su ritmo de crecimiento fue el más dinámico con una tasa

de 28%, mientras que el trabajo asalariado creció en 18%. De hecho, estas ocupaciones surgieron como iniciativas de autoempleo en la prestación de diversos servicios de reparación, preparación de alimentos, herrerías, carpinterías, talleres de calzado y ropa y sobre todo, en el comercio. Se estima que en las actividades comerciales de baja escala —dos empleados por establecimiento—, se encontraba más de la mitad del total de los trabajadores de la ciudad.⁸

En el nivel interurbano, los principales cambios se manifiestan en el refuerzo del desempeño de las funciones económicas territoriales en las áreas centrales de la ciudad, ya que alrededor de 41% de los servicios se concentraron en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, en donde la primera de ellas concentra una quinta parte del total.

Estructura poblacional y física de la región capital

También desde su fundación, la ciudad de México siempre destacó como la primera del país. Su tamaño estuvo ligado en forma importante al elevado crecimiento natural de la población y a la fuerte atracción que sus funciones económicas, sociales y políticas ejercieron sobre la población de los estados vecinos.

Para 1940, la ciudad continuaba ocupando el primer lugar como centro poblacional con 1.6 millones de habi-

Cuadro 5
Población y PIB per cápita de las principales ciudades de los países de América Latina, 1970-1990

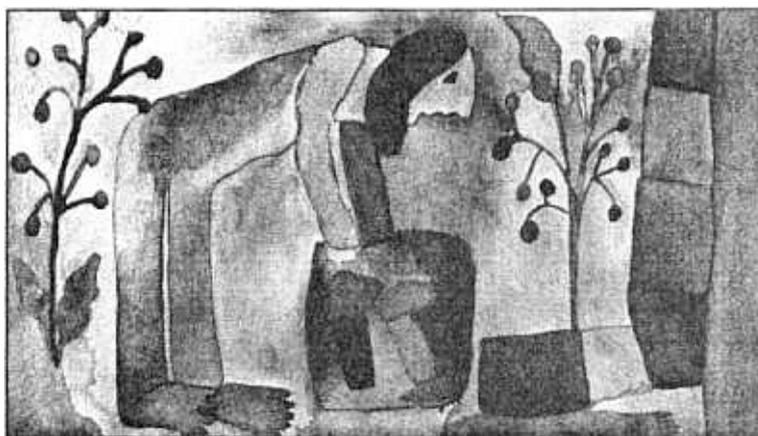
País	Dos Áreas Metropolitanas Principales	Población total de las principales ciudades (miles de habitantes)			PIB per cápita (miles de dólares)		
		1970	1980	1990	1970	1980	1990
Argentina	Gran Buenos Aires y Córdoba	9 369	10 740	11 944		4 128	3 255
Bolivia	La Paz y Santa Cruz	1 036	1 034	1 269		818	682
Brasil	São Paulo y Río de Janeiro	15 048	19 042	25 241		2 006	1 935
Chile	Santiago y Valparaíso	3 637	4 581	5 384		2 314	2 585
Colombia	Bogotá y Medellín	4 507	5 809	7 074		1 224	1 444
Costa Rica	San José y Heredia	412	628	834		1 552	1 482
Cuba	La Habana y Santiago de Cuba	2 045	2 272	2 480		968	2 568
Ecuador	Guayaquil y Quito	1 319	2 066	2 689		443	1 347
El Salvador	San Salvador y Santa Ana	599	755	863		773	669
Guatemala	Ciudad de Guatemala y Quetzaltenango	1 081	1 446	1 922		1 128	923
Haití	Puerto Príncipe y Cap Haitien	570	835	1 012		257	204
Honduras	Tegucigalpa y San Pedro Sula	264	571	781		705	647
Jamaica	Kingston y Spanish Town	529	599	738		1 236	1 380
México	Ciudad de México y Guadalajara	10 878	16 149	20 652		2 603	2 493
Nicaragua	Managua y León	497	675	863		742	304
Panamá	Panamá y Colón	551	727	985		1 769	1 548
Paraguay	Asunción y Encarnación	844	1 249	1 555		1 306	1 316
Perú	Lima y Arequipa	3 523	4 628	5 780		1 188	845
República Dominicana	Santo Domingo y Santiago de los Caballeros	911	1 692	1 797		1 130	1 176
Trinidad y Tobago	Puerto España y San Fernando	382	305	394		5 382	3 775
Uruguay	Montevideo y Salto	1 429	1 119	1 155		2 286	2 254
Venezuela	Caracas y Maracaibo	2 852	7 893	8 277		4 082	3 291

NOTA: Se consideró como área metropolitana la superficie de la ciudad central más densamente poblada. Para el año de 1990 no existen cifras publicadas, por lo que se utilizó la tasa de crecimiento de la población total del país para estimar la población de estas ciudades.

tantes, y representaba 41% de la población urbana total. Durante los siguientes treinta años, el crecimiento de la ciudad fue extraordinario y en 1970 su población aumentó a 8.9 millones correspondiente a 37% de la población urbana del país y para 1990, la población ascendía ya a 15.8 millones. Según datos estimados para 1995, por su tamaño, la ciudad es considerada una megaciudad que ocupa el cuarto lugar mundialmente sólo precedida por Tokio, São Paulo y Nueva York, y el segundo lugar en América Latina.

En términos espaciales, los asentamientos humanos de la ciudad se caracterizaron por seguir un patrón concéntrico cuyo núcleo se constituyó en el centro del DF y que posteriormente se extendió hacia su periferia. Desde los años cincuenta, la superficie de la ciudad se expandió considerablemente, consolidando una gran mancha urbana que implicó la conurbación de las áreas contiguas de los estados de México, Morelos, Hidalgo, Puebla, Tlaxcala y Querétaro con predominio de la actividad industrial.

De 1940 a 1970, la ciudad de México comprendía 10 delegaciones del DF sobre un área de 500.3 kilómetros cuadrados. Para 1970, la superficie ascendía a 2 110 km², abarcando prácticamente todo el DF con 15 delegaciones y 11 municipios del Estado de México. La importancia económica y poblacional de ese desplazamiento se mani-



fiesta si consideramos que estos municipios albergaban a 21% de la población total de la ciudad. En 1990, alcanzó los 4 451 km² y el número de municipios conurbados aumentó a 27.

En resumen, la estructura poblacional, física y espacial de la ciudad y su área metropolitana, conformó una región cuyo centro funciona como eje provocando la integración del centro a la periferia. Más aún, a la continuidad física del área urbana de la ciudad, se añade la integración e interacción económica de la mancha urbana con los principales centros urbanos de los estados colindantes, y

Cuadro 6
Población económicamente activa de la región y por país, 1980-1995

Países	(Miles de personas)				Tasa media de crecimiento %		
	1980	1985	1990	1995	1980-1985	1985-1990	1990-1995
Total	125 781	145 209	166 994	190 634	1.45	2.84	2.68
Argentina	10 369	11 631	13 096	14 345	1.16	2.40	1.84
Bolivia	1 745	1 950	2 281	2 645	1.12	3.19	3.01
Brasil	49 239	56 478	64 024	71 938	1.38	2.54	2.36
Chile	3 580	4 116	4 656	5 318	1.40	2.50	2.69
Colombia	8 834	10 234	11 973	13 803	1.48	3.19	2.89
Costa Rica	777	927	1 104	1 297	1.78	3.56	3.27
Cuba	3 429	3 962	4 546	4 989	1.46	2.79	1.88
Ecuador	2 393	2 935	3 577	4 262	2.06	4.04	3.57
El Salvador	1 444	1 490	1 650	1 961	0.31	2.06	3.51
Guatemala	1 948	2 304	2 756	3 326	1.69	3.65	3.83
Haití	2 398	2 451	2 725	3 034	0.22	2.14	2.17
Honduras	1 090	1 344	1 654	1 997	2.12	4.24	3.84
México	21 996	25 853	30 164	35 337	1.63	3.13	3.22
Nicaragua	890	1 081	1 238	1 510	1.96	2.75	4.05
Panamá	619	736	861	1 003	1.75	3.19	3.10
Paraguay	1 044	1 215	1 444	1 686	1.53	3.51	3.15
Perú	5 967	7 015	8 120	9 299	1.63	2.97	2.75
República Dominicana	2 052	2 450	2 882	3 327	1.79	3.30	2.91
Uruguay	1 165	1 286	1 355	1 423	0.99	1.05	0.98
Venezuela	4 802	5 751	6 888	8 134	1.82	3.67	3.38

FUENTE: CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina, op. cit.*, 1994

en su interior, cada una de las entidades territoriales que la conforman, desempeñan diversas e interdependientes funciones, tanto en el DF como en el Estado de México. En este sentido, la diversidad de funciones económicas que desempeña la ciudad, su especialización y la importancia que representa en el nivel nacional, nos conducen a considerarla como la Región Capital del país. Sin embargo, a pesar de su importancia económica, poblacional y física, presenta deseconomías que limitan su sustentabilidad y desarrollo económico.

Las deseconomías de la infraestructura y los problemas de sustentabilidad

Por las características que adoptó el proceso de desarrollo económico de la ciudad de México al combinarse la industrialización con el desarrollo y modernización de los servicios, aquél trajo como consecuencia la superación de los límites naturales y económicos de su expansión, y provocó la generación en forma acumulativa de deseconomías que en caso de prevalecer las condiciones y tendencias actuales, amenazarán seriamente la sustentabilidad de su crecimiento económico.

Cuadro 7 América Latina: población urbana (porcentaje de la población total)				
País	1970	1980	1985	1990
Argentina	78.4	82.7	84.6	86.2
Barbados	37.2	40.2	42.3	44.8
Bolivia	40.7	44.3	47.8	51.4
Brasil	55.8	67.5	72.7	76.9
Chile	75.2	81.1	83.6	85.6
Colombia	57.2	64.2	67.4	70.3
Costa Rica	39.7	46.0	49.8	53.6
Cuba	60.2	68.1	71.7	74.9
Ecuador	40.0	47.3	52.3	56.9
El Salvador	39.4	41.5	42.7	44.4
Guatemala	35.7	38.5	40.0	42.0
Guyana	29.5	30.5	32.2	34.6
Haití	19.8	24.6	27.2	30.3
Honduras	28.9	35.9	39.7	43.6
Jamaica	41.5	46.8	49.4	52.3
México	59.0	66.4	69.6	72.6
Nicaragua	47.0	53.4	56.6	59.8
Panamá	47.6	50.6	52.5	54.8
Paraguay	37.1	41.7	44.4	47.5
Perú	57.4	64.5	67.4	70.2
República Dominicana	40.3	50.5	55.7	60.4
Trinidad y Tobago	38.8	56.9	63.9	69.1
Uruguay	82.1	83.8	84.6	85.5
Venezuela	72.4	83.3	87.6	90.5

La definición del término "urbano" corresponde a la utilizada en cada país.
FUENTE: CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina, op. cit.*, 1994.

La generación de deseconomías se caracteriza tanto por el incremento del costo de los servicios de agua, drenaje, recolección y tratamiento de desechos sólidos, equipamiento, y transporte, como por los vinculados a la contaminación ambiental y la congestión del tráfico y la vialidad. El aumento de los costos compromete no sólo el consumo presente, sino también la capacidad de consumo de las futuras generaciones por la sobreexplotación de los recursos.

Agua

El consumo del agua enfrenta un gradual y persistente crecimiento, que ha ocasionado una sobreexplotación de los suministros situados en el Valle de México, del cual proviene alrededor de 70% de la oferta; ha alterado el subsuelo, la afectación de edificaciones y ha provocado hundimientos que incrementan la vulnerabilidad de la ciudad ante movimientos sísmicos. Por otra parte, cada vez se recurre a fuentes de suministro más lejanas dependiendo de aportaciones del río Lerma y del sistema Cutzamala que requieren de fuertes inversiones y altos costos de operación del servicio. De hecho, la mayor parte del costo es financiado mediante subsidios ya que sólo 30% del costo es cubierto por la tarifa vigente.

Drenaje y generación de desechos sólidos

La cobertura del drenaje es insuficiente e ineficiente, ya que sólo 3/4 partes del DF y alrededor de 60% de los municipios conurbados cuentan con el servicio y la red se encuentra con un importante deterioro convirtiéndose en un foco de contaminación del medio ambiente. El financiamiento es deficitario y requiere de crecientes y cuantiosos subsidios y transferencias.

Una situación similar se observa en la generación de desechos sólidos y en la prestación de servicios de recolección. El servicio cubre 80% de la demanda y los desechos se depositan en rellenos sanitarios o en tiraderos a cielo abierto provocando focos continuos de contaminación atmosférica y de los mantos freáticos. Según estimaciones, la ciudad de México y su área metropolitana generan 19 000 toneladas de desechos a razón de 1 kilogramo diario por habitante.

Transporte

El patrón de uso del suelo y equipamiento de la ciudad ha mantenido una alta concentración de las actividades comerciales y de servicios en las delegaciones del centro del DF, así como de la industria en la zona norte, colindante con el Estado de México. Por otra parte, las zonas dormitorio de trabajadores, se concentran mayoritariamente en el oriente de la ciudad, generando la expansión

de la red de transporte público cuya operación se basa en subsidios crecientes y transferencias públicas. Del total de los 37 millones de viajes/pasajero/día que se realizan en la ciudad, 22% es cubierto por la red pública de transporte.

La expansión física de la ciudad y la necesidad de cubrir cada vez mayores distancias de las zonas habitacionales a los centros de trabajo, ha demandado crecientes apoyos e infraestructura de transporte y comunicación; modifica los usos del suelo y genera mayor contaminación atmosférica por emisiones de vehículos automotores y propicia la alteración climática de la región.

Patrón del uso del suelo

El crecimiento del área urbana se ha dado en forma polarizada con patrones extremos de concentración. Las áreas poblacionales de altos ingresos se han caracterizado por una utilización costosa de infraestructura y servicios, y las de bajos ingresos, en las que predomina la irregularidad en la tenencia de la tierra, se mantienen con altos costos de urbanización y rezagos importantes en las condiciones de vivienda, infraestructura y dotación de servicios. Adicionalmente, la falta de cinturones verdes, la deforestación y la creciente demanda del suelo para uso urbano, han ocasionado serios problemas de contaminación por la gran cantidad de desechos sólidos, líquidos y gaseosos generados.

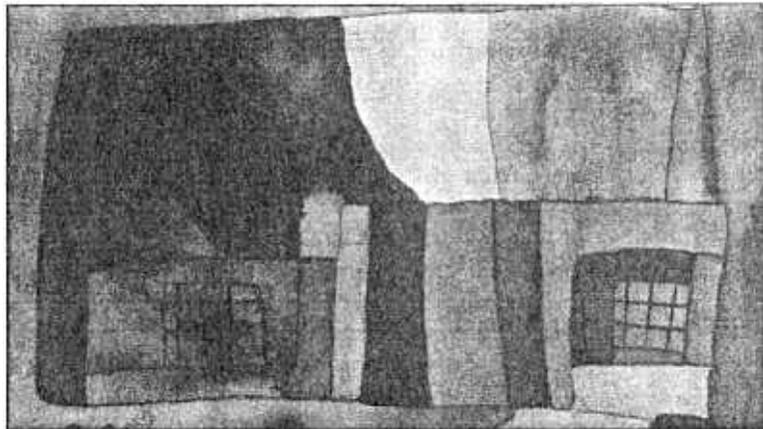
Contaminación ambiental

Los costos de la contaminación ambiental están íntimamente ligados al patrón de desarrollo económico y urbano de la ciudad de México, fundado en un sistema de transporte de vehículos automotores, los cuales contribuyen con alrededor de 80% de las emisiones contaminantes. Del total de los 37 millones de viajes/pasajero/día, la mayor parte se efectúa con vehículos automotores de los cuales 46% corresponde a transporte colectivo, 5% a taxis y 28% a vehículos privados.

Las deseconomías y los problemas de sustentabilidad de la ciudad se pretenden atender mediante el Programa de Desarrollo Urbano de la ciudad de México, 1996-2020, el cual, a pesar de su importancia como esfuerzo de planeación urbana, carece de un enfoque económico que considere la dimensión espacial y urbano-regional en su relación con el medio ambiente y la sustentabilidad.

COMENTARIOS AL PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Este programa se caracteriza por una visión físico-espacial y de usos del suelo, además de considerar políticas de impacto ambiental y sustentabilidad; sin embargo, al no



considerar las características y la especificidad económico-regional con su vinculación espacial y ambiental, pone en entredicho su viabilidad y en los hechos, cuestiona sus objetivos, como pretendemos mostrar a continuación.

Desarrollo urbano del Distrito Federal

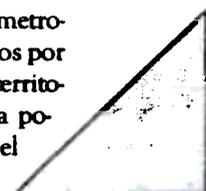
En la estrategia de desarrollo urbano del DF, destacan los siguientes aspectos:

A. La consolidación de la estructura urbana existente, regenerando las áreas de baja densidad poblacional que cuentan con accesibilidad, infraestructura y equipamientos suficientes y que presentan condiciones de deterioro avanzado.

B. Mantener las zonas dedicadas a la vivienda popular en extensas zonas del sur-oriental y poniente del DF, modificando las líneas de transporte urbano. En este aspecto, las principales acciones son:

- Diversificación en los usos del suelo, incorporar actividades comerciales y de micro y pequeña industrias en las zonas exclusivamente destinadas a la vivienda, sobre todo en las delegaciones de Iztapalapa, Tláhuac, Xochimilco y Tlalpan.
- Estimular programas de vivienda en lugares con gran predominio de usos comerciales y de servicios, particularmente en la ciudad central. Complementar los equipamientos educativos, culturales, de salud, deporte y recreación en delegaciones en que se concentra la población de escasos recursos.

Establecer un sistema intermodal coordinado, en el que los sistemas de transporte masivo regional y metropolitano operen como sistemas troncales alimentados por líneas de autobuses y trolebuses, y definir la base territorial para el fomento económico de acuerdo con la política de reactivación de la actividad económica del gobierno del Distrito Federal. Se identifican y



plantean las políticas de conservación, crecimiento y mejoramiento urbano, se precisan las áreas de actuación en suelo urbano y en suelo para la conservación ecológica. Estas áreas son:

a) *Áreas con potencial de reciclamiento.* Cuentan con infraestructura vial y de transporte y servicios urbanos adecuados.

b) *Áreas con potencial de desarrollo.* Cuentan con grandes predios baldíos incorporados dentro del tejido urbano con accesibilidad y servicios, apoyados con el programa de fomento económico del DF.

c) *Áreas de mejoramiento urbano.* Corresponden a zonas habitacionales de poblaciones de bajos ingresos y altos índices de deterioro y carencia de servicios urbanos.

d) *Áreas de conservación patrimonial.* Comprende los centros históricos o típicos que requieren atención especial para preservar y potenciar sus valores.

e) *Áreas de integración metropolitana.* Franjas que ocupan en ambos lados de la frontera con el Estado de México, cuya planeación debe sujetarse a criterios comunes y cuya utilización tienda a mejorar las condiciones de integración entre ambas entidades.

Por último, se propone la creación de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos como mecanismo administrativo para llevar a cabo la estrategia propuesta, además de plantear los instrumentos para su ejecución con carácter de fomento, concertación y coordinación.

Comentarios al Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal

1. La importancia del programa destaca porque incorpora de nuevo a la planeación urbana y regional como una práctica indispensable, acción ausente desde el programa de 1988, y porque propone una estrategia regional para su instrumentación. Sin embargo, nos parece que es necesario complementar y sustentar la estrategia del programa con un enfoque integral que relacione preferentemente, los aspectos de desarrollo económico-regional y de generación de empleos para dar viabilidad a la estrategia físico-espacial de la propuesta.

En otras palabras, consideramos que los problemas del ordenamiento del territorio y del desarrollo urbano son en gran medida determinados por el proceso de desarrollo económico y social de la región, los que a su vez, son condicionados por el medio físico y el capital físico aglomerado, expresados en los usos y equipamientos del suelo y en el patrón de uso de los recursos naturales. En consecuencia, es necesario superar el enfoque físico e incluirlo en una concepción global e integral del desarrollo que contemple los aspectos económicos y sociales vinculados a los físico-espaciales y ambientales.

2. El enfoque del ordenamiento territorial en

el nivel regional y el desarrollo urbano del DF, que no considera como elementos condicionantes el patrón de la actividad económica y como consecuencia el empleo y los niveles de vida e ingreso que dan a la población, deja sin sustento la viabilidad de la estrategia. El establecimiento de la corona regional de ciudades sólo con criterios de infraestructura sin contemplar las interacciones económicas, dadas las ventajas absolutas y comparativas entre las zonas consideradas y sus efectos en el empleo y el ingreso de la población, carece de realismo económico. En términos económicos, la competencia entre el área conurbada de la ciudad de México, está asociada al impulso industrial y a la cercanía del principal mercado del país. Este sistema de vasos comunicantes les da casi una ventaja absoluta frente a otras zonas. Se trata de la principal zona industrial del país, que a su vez se comunica con el principal centro de servicios en el nivel nacional.

De esta forma, la ciudad de México se ha convertido en una zona expulsora de población, asociada a la desindustrialización de la ciudad tanto por la apertura comercial como por el alto costo que significa su expansión y operación en el DF, especializándose en los servicios nacionalmente, tanto modernos y tradicionales, como públicos y privados.

3. Los problemas del espacio urbano y la necesidad de la conservación ecológica son impostergables por los efectos adversos que tiene sobre la sustentabilidad, como lo demuestra el hecho de que en la década pasada no se registran flujos migratorios importantes hacia la ciudad y sin embargo, se observó un aumento considerable de su tamaño. En efecto, a pesar de la contracción económica de la década de los años ochenta, la superficie de la ciudad creció alrededor de 400 km² y los municipios conurbados pasaron de 21 a 27. En 1990 con 16 delegaciones políticas y 27 municipios conurbados en el Estado de México, la ciudad tenía una extensión física de la mancha urbana de 4 451 km².

Lo anterior indica la presión poblacional que demanda servicios básicos, principalmente vivienda, agua potable, drenaje y electricidad, sobre el crecimiento de la ciudad, independientemente de las posibilidades de empleo e ingreso. Los servicios de transporte público en su operación y expansión, requieren de una transferencia de subsidios crecientes que en el mejor de los casos alcanzan a cubrir alrededor de 50% del financiamiento de su operación cotidiana, mientras que la expansión de los mismos se realiza mediante transferencias cuantiosas del DDF.

4. Los problemas ecológicos son enormes y requieren urgente atención, de lo contrario, el funcionamiento de la ciudad, su permanencia y sustentabilidad, será inviable. El consumo de agua es dispendioso, creciente y subsidiado. La sobreexplotación de los mantos acuíferos ha afectado el subsuelo de la ciudad. La cobertura de drenaje es insuficiente ya que sólo cubre alrededor de 60%, y su opera-

ción requiere de crecientes subsidios y transferencias y es un importante y peligroso foco de contaminación. La generación de desechos sólidos alcanza las 17 400 toneladas diarias, y el servicio de recolección sólo cubre 80% y los desperdicios son depositados en tiraderos a cielo abierto o rellenos sanitarios que son focos constantes de contaminación aérea y de los mantos freáticos.

5. Los costos de la contaminación ambiental están íntimamente ligados al patrón de desarrollo económico y urbano de la ciudad ya que contribuyen a la contaminación del agua, del suelo y de la atmósfera, esta última provocada en 80% por las emisiones contaminantes de los vehículos automotores. La congestión del tráfico y las vialidades se agregan como un costo económico y ambiental considerable. En ellos, el papel y extensión de la mancha urbana es determinante.

CONCLUSIONES

1. Existe una alta correspondencia entre el crecimiento económico de los países latinoamericanos y el de la concentración de su población en las principales áreas metropolitanas. Los principales centros urbanos concentran la mayoría de la actividad económica y del empleo, destacando sólo como megaciudades: São Paulo y la ciudad de México. Esta situación y los bajos niveles de ingreso per cápita y el reducido gasto social, se traduce en problemas de sustentabilidad e impone restricciones al crecimiento de las economías de la región.

Sin embargo, las áreas o centros metropolitanos y las principales ciudades concentran poblaciones millonarias con reducidos ingresos per cápita lo que aunado al disminuido gasto gubernamental por habitante se traduce en problemas de sustentabilidad futura y de limitaciones y restricciones en el comportamiento de las economías latinoamericanas. En este sentido, la hipótesis de que el desarrollo sustentable requiere del equilibrio entre el desarrollo espacial y el ambiental, tiene elementos empíricos que la soportan, y adquiere mayor relevancia si se observan las características y tendencias de las denominadas megaciudades y de las principales metrópolis latinoamericanas.

2. El análisis del caso de la ciudad de México, muestra la importancia de establecer las relaciones entre el desarrollo económico, la estructura y funcionamiento espacial de la economía y su sustentabilidad. En consecuencia, podemos afirmar que en gran medida las condiciones de



sustentabilidad y de ordenamiento territorial de la actividad económica, dependen del proceso de desarrollo económico y de la formación de las áreas de mercado en el espacio.

3. Con base en lo anterior, se postula como fundamental la necesidad de incluir en el estudio e investigación del comportamiento de las economías latinoamericanas, el examen y observación de las características de su dimensión espacial, precisando su estructura y funcionamiento territorial y las implicaciones y efectos ambientales que condicionan el desarrollo sustentable. ◊

* Este documento se elaboró con base en la ponencia presentada a la XII Conferencia de la Asociación de Facultades, Escuelas e Institutos de Economía de América Latina (AFEIEAL, celebrado del 14 al 16 de octubre de 1996 en la FE-UNAM. Esta versión será publicada próximamente en una colección de ensayos sobre el desarrollo sustentable que prepara el Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) de la Universidad Nacional Autónoma de México.

** Normand Asuad es titular de la cátedra extraordinaria en Economía Regional y Desarrollo Urbano y profesor de tiempo completo de la Facultad de Economía de la UNAM. Maestro en Estudios del Desarrollo, con especialidad en Planeación Regional en el Instituto de Estudios Sociales de La Haya, Holanda. realiza actualmente estudios de doctorado en la materia en la FE-UNAM.

Marco Antonio Rocha es profesor investigador de la Universidad Autónoma de Chapingo y profesor de la Facultad de Economía de la UNAM. Estudia el Doctorado de Economía Regional y Desarrollo Sustentable en la FE-UNAM.

¹ Asuad Sanen, Normand E., El reto de armonizar el desarrollo económico y el urbano de la ciudad de México, Foro de Consulta Popular sobre Crecimiento Económico y Empleo, México, abril de 1995.

² CEPAL, El desarrollo sustentable: transformación productiva, equidad y medio ambiente, Santiago de Chile, 1991.

³ Agradecemos a las alumnas Pilar Lugo, Miriam Juárez, Rocío Pérez y al profesor José Luis Martínez por su valioso trabajo en la recopilación, organización y análisis del material estadístico presentado sobre las economías de América Latina y su desarrollo urbano.

⁴ ONU, Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos, Estambul, junio de 1996.

⁵ ONU, *op. cit.*

⁶ Las referencias de la ciudad de México se tomaron de los trabajos siguientes: Asuad Sanen, Normand E., *op. cit.*, e *idem.*, Comentarios, reflexiones y propuestas del Programa Urbano del Distrito Federal 1996-2020, Reunión de Análisis del Desarrollo Económico y el Desarrollo Urbano, IIEc-UNAM, México, marzo de 1996.

⁷ Sobrino, Jaime, Estructura ocupacional del sector servicios en la ciudad de México, 1960-1988, en *La Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Problemática actual y perspectivas demográficas y urbanas*, Conapo, México 1992.

⁸ Camposortega Cruz, Sergio, Evolución y tendencias demográficas de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, en *Problemática actual y perspectivas demográficas y urbanas*, Conapo, México, 1992.

